

Cámara de Representantes
Secretaría

XLIX Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 118 de 2020

S/C Comisión de Hacienda

DELEGACIÓN

Grupo de obreros del transporte del sector cooperativo

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 22 de julio de 2020

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Gonzalo Mujica.

Miembros: Señores Representantes Sebastián Andújar, Gonzalo Civila López, Bettiana Díaz Rey, Álvaro Lima, Gustavo Olmos, Álvaro Perrone Cabrera, Iván Posada Pagliotti, Conrado Rodríguez y Álvaro Viviano.

Invitados: Señores Denis Pereira, Jean Latour, Pablo Coronel y Marcelo Quintas, trabajadores de la Cooperativa de Obreros y Empleados del Transporte Colectivo (COETC).

Secretario: Señor Eduardo Sánchez.

Prosecretaria: Señora Patricia Fabra.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Gonzalo Mujica).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Dese cuenta del asunto entrado:

"Oficio 168 de Secretaría (artículo 153 del Reglamento). Remite versión taquigráfica de las palabras del señor Representante Omar Lafluf en sesión del día 8 del mes en curso, referidas a los deudores del BHU. (Carpeta 46/2020). (Se distribuyó por correo electrónico con fecha 15/7/2020)".

——La Comisión tiene el agrado de recibir a los señores Denis Pererira, Jean Latour, Pablo Coronel y Marcelo Quintas, obreros del transporte de la cooperativa Coetc.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Agradecemos a la Comisión de Hacienda por habernos recibido.

Ya hemos estado en varias comisiones, tanto del Senado como de la Cámara de Diputados, para informar a los legisladores de todos los partidos sobre una situación que se viene dando en el transporte de Montevideo desde hace mucho tiempo.

Somos obreros, trabajadores comunes y corrientes del sistema de transporte, con la única diferencia de que somos socios de las cooperativas UCOT y Coetc -hoy el compañero de UCOT no pudo acompañarnos- y nuestro propósito es informar la situación que se viene dando en el transporte desde hace treinta años, con una rebaja salarial de un 15% de los salarios y modificaciones de la paramétrica aplicada por la Intendencia Departamental de Montevideo que perjudican a las empresas de menor porte, principalmente a las cooperativas. Esta situación se viene dando desde la década del noventa, cuando se intentó beneficiar al usuario con una rebaja importante del precio del boleto, y se empezó a hablar de paramétrica para fijar su precio. Se ha beneficiado al usuario -como trabajadores y obreros nos parece bárbaro-, implementando el boleto de una hora, de dos horas, lo que se subvencionó con una plata muy importante. En efecto, cuando asumió por primera vez como intendente el doctor Tabaré Vázquez se hablaba de un superávit en la transición de US$ 18.000.000, y por eso se pudo bajar más del 50% del boleto. Luego se creó el boleto una hora y de dos horas para beneficiar al usuario, políticas que no beneficiaron a las empresas chicas, porque este modelo siempre favorece a quien circula más seguido, quien pasa más seguido, a la empresa que tiene más coches, que es a la empresa mayoritaria del mercado, es decir, Cutcsa.

Continuaron esas políticas hasta que "la criatura se hizo muy grande" y el subsidio del boleto pasó a los usuarios, al que viaja constantemente, cuando antes era a las empresas; y al no poder controlarse el precio del boleto, lamentablemente, la Intendencia empezó a modificar la paramétrica para no tener que aumentar el boleto y, muchas veces, bajarlo. Todo esto fue acompañado por cambios constantes de reglas de juego que fueron en contra del sistema cooperativo.

En estos treinta años, desde la década del noventa, han cerrado tres empresas cooperativas y una sociedad anónima: Cooptrol, Cootsur y CUT, así como dos empresas de transporte suburbano, Codet, Solfy, y la última -el cierre más sangriento y cruel-, Raincoop, de la cual yo era socio cooperativista.

El otro día escuché al candidato a la Intendencia Departamental de Montevideo, ingeniero Daniel Martínez, llenarse la boca al decir que cuando cerró Raincoop nadie quedó afuera, y esta es una mentira más grande que una casa, porque quedaron ciento sesenta compañeros fuera del sistema, por responsabilidad propia del entonces intendente Daniel Martínez. No nos gustan las mentiras; no nos gusta que se siga mintiendo a la ciudadanía y al sistema político, porque, reitero, con el cierre de Raincoop

quedaron ciento sesenta compañeros fuera del sistema. Hoy hay cinco compañeros que están trabajando en forma precaria porque no se les pudo conseguir trabajo digno, y no es posible que el ingeniero Martínez salga a decir públicamente a todos los ciudadanos que fue excelente el cierre de Raincoop. Mentira.

Lo que han hecho esas políticas fue beneficiar a la empresa mayoritaria. Recuerdo cuando en 2016 -creo que el 16 de mayo- *El Observador* publicó que el entonces intendente Daniel Martínez anunciaba una solución, que se hacía cargo de cuatro líneas de la empresa Raincoop, se tomaba a cien personas y que no necesitarían más permisos, que con los permisos que tenía Cutcsa cubría esas líneas, dando a entender a quienes conocemos algo de transporte que Cutcsa tiene superávit de permisos, de coches. Estas unidades tienen un costo dentro de la paramétrica del boleto; las unidades que sobran son un costo negativo para el precio final del boleto.

Es decir, en aquel entonces Cutcsa absorbía cuatro líneas de Raincoop y no necesitaba coches. Hemos calculado que Cutcsa tiene unos doscientos coches de más, unidades que sobran al sistema, que encarecen el precio del boleto. Estamos hablando de un promedio de cuatro personas por coche, es decir, de ochocientas personas que están sobrando al sistema, precisamente, casi la misma cantidad de personas que dicen las autoridades de la Intendencia que en el futuro transporte de Montevideo estarían sobrando, unas mil doscientas. Hablamos de una reducción abismal del personal, de puestos de trabajo. Ya prácticamente se está extinguiendo el puesto de guarda, y se sigue recortando el personal por todos lados, contemplando esta paramétrica que está aplicando la Intendencia.

Lamentablemente, esta situación se viene denunciando desde la legislatura pasada en varias comisiones, en el sindicato; nuestro sindicato lo ha denunciado en la prensa, y si bien lo sigue planteando en los organismos, hasta ahora nadie ha podido parar esta "embestida baguala" de la administración de la Intendencia contra el sistema cooperativo.

La construcción de las terminales de buses en Paso de la Arena y Colón, el intercambiador Belloni y los famosos corredores de General Flores y Garzón, representa un costo que está contemplado en la paramétrica dentro del rubro "Administración". Todos esos gastos, esas inversiones, se incluyen en la paramétrica, lo que hace aumentar el precio del boleto. Sin embargo, el actual intendente Di Candia tampoco recorta estos gastos, sino nuestros salarios.

En el transporte tenemos dos maneras de tributar: por sociedades anónimas, tributando por ficto -no pagan Impuesto a la Renta de las Personas Físicas; ellos tributan IRAE y nada más-, y por cooperativas, cuyos trabajadores aportamos como cualquier otro trabajador, como cualquier obrero, es decir, el 100% de los aportes al Banco de Previsión Social y todo lo que marca la escala del IRPF. Llega a haber grandes diferencias, de hasta $ 30.000 entre ingresos -no salarios- entre un trabajador y otro. Por supuesto, si bien los cooperativistas tenemos el beneficio de una jubilación digna, el trabajador de la sociedad anónima, que tributa por ficto y en los últimos diez años aporta, subiendo de escala, se jubila con la jubilación mínima. Nosotros aportamos como cualquier otro trabajador.

Hoy el intendente aplica una nueva reestructura y nos quiere recortar un 7,5% del salario, que se suman a la las pérdidas de los ajustes salariales de setiembre, totalizando alrededor de un 15% de "impuesto" a nuestro salario.

Y no solamente eso, porque también tenemos la problemática de que se ajusta en rubros empresariales, lo que hace disminuir nuestros costos operativos y redunda en una mala atención a nuestros usuarios; en realidad, nos reducen en costos de administración.

De todos modos, nosotros no vemos que en la paramétrica, por ejemplo, reduzcan costos de administración de las terminales. Si hay menos gente, se debería ajustar algún costo en las terminales. Capaz que no se puede hace porque hay contratos; entonces, se va por el lado más fácil, que es el salario de los trabajadores.

Nosotros, como cooperativistas, no tenemos gorduras; la única gordura que tiene el sistema cooperativo puede ser la mía y la de algún otro compañero que tenga mi complexión física.

Para que tengan una idea, en otra Comisión nos dijeron: "El sindicato de Cutcsa firmó el acuerdo de rebaja salarial". Si yo tuviera las condiciones de esos trabajadores también lo hubiera firmado; sin ninguna duda, siendo empleado y cobrando ingresos que no están dentro de mi salario. Por ejemplo, la diferencia que tenemos en el sistema cooperativo con los empleados es abismal. Con la gente de COME, solo en el quebranto tenemos una diferencia de $ 5.000, porque ellos cobran un 500% del quebrando y nosotros un 100%; nosotros cobramos $ 1.000 y ellos $ 6.000 de quebranto. Además, ellos cobran un jornal más por presentismo; en lugar de cobrar cuatro jornales -como dice la paramétrica- cobran cinco. Entonces, cuando uno hace la suma dice: ¿pierdo el trabajo, o pierdo plata que cobro de manera extra todos los meses? En definitiva, uno dice: pierdo esto, que son las famosas gorduras del transporte, que es una plata que se cobra en forma adicional al salario; si bien son ingresos que se cobran todos los meses, no forman parte del salario.

Sin embargo, el cooperativista trabaja por su salario; por lo tanto, ese 15% recaería directamente en nuestro salario real, porque la única gordura que cobramos son las horas extra. Lamentablemente, en el sistema cooperativo no hemos tenido la suerte de otras empresas en cuanto al otorgamiento de más permisos para brindar un buen servicio a nuestros usuarios. No sabemos por qué; no sabemos por qué se niega la entrega de permisos al sistema cooperativo. Entonces, ante la falta de esos permisos, lo que tenemos que hacer para tener funcionando las unidades en las horas productivas -y no productivas también- es hacer horas de recargo. O sea que para cubrir esa falencia, o esa falta de unidades que tenemos, mi turno puede ser de ocho, nueve o diez horas; y esa falta de unidades no es por culpa nuestra, sino de la Intendencia.

Por esa razón, nosotros hacemos horas extra, pero la Intendencia quiere reducirlas; y no solo eso, sino que también quiere reducirnos la jornada laboral a cuatro horas, generando no solo un daño económico al trabajador, sino un daño económico irreparable al sistema cooperativo. ¿Por qué? Porque con cuatro horas solo vamos a salir a trabajar en las horas pico, que son las de mayor demanda, y en las horas de menor demanda, cuando el pasaje desciende, en lugar de pasar con una frecuencia de diez minutos lo vamos a hacer con una de quince o veinte minutos. O sea que vamos a abrir la ventana entre coche y coche, y en esa ventana se van a meter las unidades que le sobran a la empresa Cutcsa, lo que generará un perjuicio económico irreparable al sistema cooperativo. No se olviden de que nosotros vivimos de los pasajeros que transportamos. Entonces, si nosotros abrimos la ventana vamos a transportar menos pasajeros y vamos a tener menos ingresos. Y ese fue uno de los factores que ocasionaron la caída de la ex Raincoop, aparte de la decisión política que tomó el Ministerio de Economía y Finanzas de cerrar la cooperativa para favorecer a Cutcsa en US$ 12.000.000. La superpoblación de líneas que competían con las de Raincoop hizo que recaudáramos menos y que cada vez nos endeudáramos más.

El sistema es muy complejo, pero nosotros no venimos a pedir limosna ni a que nos regalen nada. Lo que nosotros queremos -por eso vinimos a la Comisión de Hacienda- es que le den una mano al sistema de transporte, teniendo en cuenta que está colapsado.

Nosotros no estamos en contra de colaborar con el gobierno; creo que siempre lo hicimos; en los primeros días de la pandemia había un 20% de demanda en la calle y teníamos al 80% de la flota trabajando. Creo que hemos colaborado en primera línea con el gobierno y con la situación, pero necesitamos un respiro, tanto las empresas como los trabajadores del sistema cooperativo.

En algunas comisiones planteamos la posibilidad de contar con exoneraciones de la carga tributaria durante la pandemia; por ejemplo, los aportes por IRPF y BPS, lo que sería un gran alivio.

Asimismo, la Intendencia podría contribuir con la exoneración del cobro de los impuestos municipales o de la patente de las unidades. Además, el gobierno central podría colaborar de alguna manera, ya que la Intendencia nos cerró las puertas. En realidad, de forma intransigente nos está diciendo que no hay ninguna manera de diálogo, o de mejorar nuestra situación. Entonces, venimos a esta Comisión a pedir una mano para el sistema de transporte en general, porque creo que la necesitamos.

Nosotros, como trabajadores, hemos aportado mucho. En la crisis de 2002 aportamos perdiendo un 20% de nuestro salario real, y en esta crisis el sistema cooperativo ha colaborado yendo voluntariamente al seguro de desempleo, cobrando por debajo de su salario. Sin embargo, la gente de otras empresas que fue al seguro de desempleo tuvo la suerte de cobrar el subsidio, y un subsidio aparte de las empresas. O sea que esos trabajadores, prácticamente, están cobrando su salario. Pero eso no sucede con el sistema cooperativo, que está cobrando doce jornales, es decir, la mitad de lo que venía cobrando. Además, contribuimos con nuestro aguinaldo y con nuestro salario vacacional, pero no podemos contribuir más, porque estamos tocando fondo; nuestro salario no da más, y por eso vinimos aquí a pedir una mano; no a los trabajadores, sino al sistema en general.

La Intendencia no ha colaborado con nada, no ha puesto ni un solo peso al sistema; toda la plata que ha puesto la Intendencia ha sido a raíz de los aportes del gobierno central. Lamentablemente, es así; nos gustaría que la Intendencia hubiera colaborado con algo y que no matara al trabajador de la manera en que lo está haciendo.

SEÑOR LATOUR (Jean).- Voy a aclarar alguno de los conceptos vertidos por Marcelo Quintas.

Dijimos que se han direccionado beneficios para Cutcsa, pero quiero aclarar que no fue a favor de los trabajadores ni de los propietarios. Sé que es una cuestión un poco técnica, pero para que ustedes entiendan deben pensar que Cutcsa no es una empresa de transporte. Es más fácil si interpretan que Cutcsa es una inmobiliaria o una administradora. Cutcsa, simplemente, cobra un porcentaje del giro total de las verdaderas empresas de transporte, que son los ómnibus. Esas son las empresas de transporte; cada ómnibus que ustedes ven con el logo de Cutcsa es una empresa independiente. Y la Administración municipal -y la Administración nacional también; me hago cargo porque toda la vida fui del Frente Amplio- siempre benefició a la inmobiliaria, a la administradora. Centenares de propietarios de Cutcsa perdieron todo y quedaron en la calle, pero al mismo tiempo la administradora se enriquecía.

Además, la distribución de subsidios se hace a favor de la administradora.

Asimismo, un propietario de Cutcsa no sabe cuántos boletos vende. Ustedes me dirán: "Eso es broma". No, no es broma. Ellos saben cuánta plata les entra, pero no cuántos boletos venden. Para que tengan una idea, se puede llevar a quinientos pasajeros en un viaje normal y recaudar alrededor de $ 2.000. ¿Por qué? Porque más de

cuatrocientos de los pasajeros no pagan en efectivo. Entonces, el propietario de la empresa de transporte, que es el ómnibus, no sabe cuánto produce en el día.

Por lo tanto, cuando decimos que se dan permisos o beneficios para Cutcsa, no estamos diciendo que se dan beneficios al usuario ni al transporte, sino a una empresa administradora de costos que, además, determina el plan de negocios. Parece algo no tan grave, pero qué dirían si les digo: "Ustedes pagan los costos y yo decido cómo es su negocio". Me dirían: "No; no juego". Por ejemplo, para hundir a Raincoop y a las cooperativas anteriores, Cutcsa utilizaba el método siguiente: aprovechaba los excedentes de permisos -según Tabaré Vázquez, en 1990, a Cutcsa le sobraban más de doscientos permisos; no lo dice alguien para ensuciar- con el objetivo de saturar los carriles de la competencia a la quería hundir. Entonces, había un ómnibus de la línea 77 de Raincoop, tres de la línea 105, dos de la línea 113 y dos de la línea 109, en pelotón. Después, transcurrían diez o doce minutos sin pasar ninguno. Luego, lo hacía un coche de Raincoop con el pelotón alrededor. Eso impedía a Raincoop recaudar, pero además era económicamente suicida, porque eso costaba gasoil, salarios y no había pasajeros para un pelotón de cinco coches, todos apilados, simplemente para evitar que el otro recaudara.

Ahora sigue pasando lo mismo, en mayor o menor medida, pero ese costo lo paga el propietario del ómnibus, no la administradora que decidió que eso se realizara. Entonces, estamos ante una situación de premeditación.

El compañero explicaba por qué se daban permisos a unos y no a otros, por conflicto de intereses públicos y privados. Es muy sencillo. Yo doy a una empresa permisos para la línea céntrica -tan preciosa que brindamos ahora, con coches eléctricos-, pero antes le di a Cutcsa algo más de mil ochenta permisos, que ahora están rotando con otras líneas, pero estaban fijos ahí. Los más jóvenes no se acordarán de la línea M1; los mayores sí. Es la misma línea con tres paradas más. Cutcsa no está dando la línea M1, pero no devolvió los permisos. Los permisos no son un paquete ni una chequera libre. Los permisos son para determinadas líneas, porque hay líneas que son sociales, que dan pérdida, pero hay que hacerlas porque ahí hay pasajeros, pero no en la cantidad suficiente que las hace rentable, y se equiparan con líneas que sí son rentables y superavitarias.

En los extremos, podemos encontrar una línea L7, que anda por las quintas de Paso de la Arena, y una línea L4, que es muy corta, y lleva muchísimo pasaje. En el medio, están las líneas muy largas -por ejemplo 103, G y 306-, en las que los pasajeros llenan el ómnibus, pero de pronto viajan dos horas arriba del coche.

Hemos hecho un sacrificio de todo tipo para esta pandemia. Se nos pidió que, por motivos sanitarios, mantuviéramos un 30 % más de la flota en la calle. Lo comparto. Estoy absolutamente de acuerdo, pero cuando la Intendencia hizo el saneamiento, no le dijo a las empresas constructoras: esto es necesario por la salud pública, y no voy a poner la plata. Tuvo que pagarlo. Si a cualquier empresa le piden que haga una tarea que no es rentable, tienen que pagar por ello.

Lamentablemente, el señor Martínez se ha dedicado a hacer política con plata que no tiene. Que me disculpen sus compañeros, pero se ha dedicado a perfilarse como el futuro alfa del Frente Amplio, con políticas que no puede financiar. No solamente se tuvo que endeudar, sino que no puede financiar lo que intenta. Al mismo tiempo, trata de favorecer a esa administradora de la que les hablaba al principio. Hace tres años intentó imponer las cuatro horas. El compañero se olvidaba de mencionar un detalle de pérdida de calidad de vida y de trabajo con el turno de cuatro horas. ¿Qué me dirían ustedes si les dijera que tienen que empezar a venir a trabajar los treinta días del mes, pero les voy

a pagar quince jornales? Me dicen que no. Esa es la consecuencia. Yo voy a cobrar veinticuatro jornales, pero trabajando veintisiete días. Algunos compañeros -no es mi caso: vivo en el centro- tienen que viajar más de una hora para ir a trabajar y después volver, por medio jornal, sin contraprestaciones.

Las cooperativas -y, en gran parte, COME- tienen un déficit muy grande de permisos. Eso es lo que hace que ustedes vean que Cutcsa anda bien despacito y, de repente, las cooperativas andan más rápido. Por la falta de permisos, las cooperativas tienen que inventar coches virtuales. Tengo doscientos ochenta coches, me faltan treinta, le saco un 15% al horario y, automáticamente, estoy "obteniendo" -entre comillas- los permisos que me faltan.

Por otra parte, la Intendencia genera criterios de distribución de subsidios nacionales. Recordemos que el gobierno nacional pone millones de dólares, todos los meses, para el transporte de Montevideo -en realidad, lo hace la sociedad-, a través del fideicomiso del gasoil. Para una empresa comparativamente chica, como Coetc, estamos hablando de más de $ 20.000.000 por mes, solo de gasoil, pero los criterios son muy arbitrarios y se penaliza al coche que gasta más

Si un coche de Cutcsa gastaba menos, la Intendencia o el gobierno nacional anterior lo premiaba, pero no tenía en cuenta dos cosas. En primer lugar, que los coches de Cutcsa gastan menos andando más despacio, porque tienen los permisos. En segundo término, no toma en cuenta la eficiencia. Si yo pongo una camioneta escolar con catorce asientos, voy a gastar mucho menos que con un ómnibus de Cutcsa, pero mi costo salarial es el mismo.

El señor Inthamoussu miente al decir que el costo salarial es de más del 70%. Es un cínico, pero voy a tomar su número, porque me sirve. Si fuera cierto que el costo salarial del transporte es del 70%, ¿cómo va a premiar el uso de ómnibus pequeños, que tienen un mayor costo salarial por pasajero? No se sostiene, salvo por el hecho que planteaba el compañero antes y que yo repetía: a lo largo de los años, la administradora ha logrado apilar una cantidad de permisos muy por encima de los que necesitaba y ahora quiere, a través de su influencia política, que los coches de la competencia desaparezcan de la calle, a pesar de que la competencia necesita más coches, no menos, para que dicha administradora pueda optimizar esos coches que tiene de más.

¿Realmente la Intendencia o el gobierno quieren aliviar el peso infernal que es subsidiar este sistema? Una forma muy sencilla sería analizar las líneas 101, 107, 108, M1 que Cutcsa no brinda, ver cuántos permisos implicaban y retirar esas líneas de la calle. Si ya hace tres años, sin pandemia, Cutcsa decía que había que poner turnos de cuatro horas, es porque esos permisos le sirven, pero el Estado, la Intendencia y la sociedad los está subsidiando.

No se puede afrontar en época de crisis semejante subsidio. El intendente Di Candia tendría que ver que está subsidiando algo que no es necesario. ¡Tabaré Vázquez dijo que no era necesario hace tres década! Todos sabemos lo que pasó después: salvamos a la administradora, pero matamos a cientos de propietarios de Cutcsa, que eran laburantes. Cuando hablamos de propietarios de Cutcsa, no hablamos de empresarios; hablamos de trabajadores.

Un veterano que se llamaba Mateo me dijo un día que compañeros son los que sacan el coche cuando todavía es de noche y se vuelven a la casa cuando ya no hay ómnibus para regresar. Los de Cutcsa son compañeros, porque entran dentro de ese grupo: laburan y mueren arriba de los coches, pero ni el gobierno nacional ni la

Intendencia subsidian con millones de dólares en favor de ellos; subsidia en favor de una inmobiliaria.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Nuestro compañero hablaba de subsidio. Esta reforma que está haciendo hoy el intendente no es para beneficio de las empresas ni del sistema de transporte ni para colaborar con la pandemia; tampoco está colaborando o subsidiando al usuario. Está colaborando con la economía de la Intendencia.

Durante años se dieron muchos beneficios, pero todo tiene un costo, y hoy no hay plata. Eso es lo que ellos manifiestan a nuestros compañeros de Ascoetc, nuestro gremio sindical. La Intendencia no tiene plata y tiene que recortar. O sea que este recorte no es para beneficio de la población ni del trabajador, ni de nadie.

Otro tema: que quede bien claro que las cuatro horas son un intento para disminuir las frecuencias del sistema cooperativo en las calles, a los efectos de acomodar el déficit y la ineficiencia que tiene la empresa mayoritaria, ese monstruo que crearon durante treinta años que, si hoy tuviera toda su flota trabajando veinticuatro días al mes y cumpliendo con los laudos salariales, estaría cerrando. Por algo hace tres años, en 2017, en la administración de Martínez, se intentó sacar una resolución, y nosotros estuvimos acá en el Parlamento poniendo sobre aviso al sistema político. Salimos a la prensa y tuvimos el placer de ser recibidos varias veces por el intendente Martínez. El motivo era favorecer a una empresa que estaba entrando en crisis y no tenía dónde poner todas esas unidades ociosas, más allá de que la venta de boletos viene descendiendo año a año. Por ahora, el tema pasó a la Junta Departamental, donde será tratado en estos días por los ediles. Es para financiar la ineficiencia de un monstruo que crearon en estos treinta años.

Quiero que quede bien claro que nosotros venimos a pedir a los legisladores, si está a su alcance, que hagan alguna gestión para paliar esa situación de los trabajadores y del sistema cooperativo, que no sé cómo va a quedar después de la pandemia, si van a estar las dos cooperativas funcionando, si va a quedar una sola o si terminaremos todos empleados de la gran sociedad anónima.

SEÑOR PEREIRA (Denis).- Quisiera puntualizar -para que no nos olvidemos- que las diferencias tributarias importan, y mucho en este caso. Sabemos bien que el gobierno central ha colaborado y ha cumplido cien por cien con todos los subsidios, y ha agregado algún dinero más para este problema del transporte. La Intendencia -como dijo recién mi compañero- no ha puesto un peso; simplemente apunta a la rebaja salarial del 7,5% de que se habla, que en el caso de las cooperativas no es real, porque es un 6% a las empresas y un 7,5% a los socios. En definitiva, como somos cooperadores y dueños de las cooperativas, la rebaja para nosotros es de casi un 13%. A eso se agrega el aumento que se haría en setiembre. Hay un preacuerdo -ya dijimos que sí- de que ese aumento de 6,5% para el mes de setiembre se pagaría en cuatro cuotas.

De todos los socios, tanto de UCOT como de Coetc, que fuimos al seguro de paro en su momento durante cuatro meses -yo soy uno de ellos; me reintegro el viernes de esta semana-, quedaron trabajando aquellos que no pudieron completar las 150 jornadas necesarias para poder hacer uso del seguro de paro especial. Ya colaboramos en esa instancia casi con el 50% de nuestro salario para que los demás pudieran trabajar y quedarse ocupando un lugar en la cooperativa.

En este momento estamos vendiendo entre un 55% y un 60% de los boletos, y ahora la Intendencia nos exige que salgamos con el 85% o 90% de las unidades -es casi un 100%-, pero no nos ofrece nada a cambio; o sea que una vez más los costos son nuestros. Pienso que no está bien lo que está haciendo, porque las paramétricas son

diferentes. La Intendencia tendría que reunirse primero con COME, en segundo lugar con Cutcsa y, finalmente con las cooperativas, porque la forma de aportar no es la misma, o sea que la paramétrica está mal hecha. La Intendencia ha venido ajustando la paramétrica, en beneficio del usuario; está correcto, y lo apoyamos. Me refiero al boleto de una hora, que en su momento se pensó que iba a ser beneficioso y, lamentablemente, no lo fue. Se apuntaba a que el usuario viajara más seguido; sin embargo, usó ese boleto de una hora para ir y venir, aprovechando esa oportunidad. Creo que está bien, porque todos lo haríamos, pero no cumplió la expectativa de aumento en la venta de boletos que se esperaba. Es decir que esa medida -por decirlo de una forma franca- fue un fracaso para las empresas; no para el usuario, que la está aprovechando, y muy bien. Con el boleto de dos horas sucedió lo mismo, porque el usuario saca ese boleto y puede viajar durante dos horas en cinco, seis o diez coches sin ningún inconveniente.

Quiero dejar claro que hasta este momento la Intendencia no ha puesto un centavo para el sistema de transporte, más allá de lo que corresponde hasta ahora, y la baja de paramétrica que quiere hacer viene por lado del salario del trabajador.

SEÑOR LATOUR (Jean).- Quisiera hacer una puntualización, porque el tema de ustedes es económico y, de pronto, nos vamos un poco de la materia de esta Comisión.

Quiero aclarar el hecho de que se aporte por ficto y por IRAE y se subsidie como si se aportara en forma normal; parece evidente, pero tal vez no para quienes están afuera del transporte. Si el gobierno está subsidiando el aporte al BPS por el monto total, si está subsidiando para pagar IRPF por el monto normal, y la empresa cumple con eso, hay un retorno que vuelve al BPS, pero como el BPS también está subsidiado, al fin y al cabo terminamos en Rentas Generales. Pero cuando se permite esta peculiaridad de algunas empresas, el gobierno nacional subsidia un costo que no existe. Rentas Generales está dando recursos para algo que no se está utilizando. Todo lo que se subsidia a las cooperativas en base a los aportes y a la tributación, vuelve a Rentas Generales. De lo que se subsidia para ese rubro a las S.A. no vuelve para ese rubro, y eso pasa tanto a nivel departamental como nacional. Entonces, si el gobierno nacional está sacando la cuenta para que nos dé a todos para pagar esos costos, obviamente le están robando la plata. Y si el gobierno nacional está sacando la cuenta en base al promedio -como suele hacerse en la paramétrica que hace la Intendencia-, a alguien le está dando de más y a otro no le va a dar nunca.

Todo el tema tributario es una estafa contra la sociedad, porque hay gente que vive en Rivera y nunca va a tomar un ómnibus en Montevideo; sin embargo, está pagando para subsidiar algo que nunca va a usar y por un costo que no existe. Ese, por ejemplo, es un tema que me gustaría que se analizara.

También quisiera saber -porque no lo sé- quién determina cómo se distribuyen los subsidios del gasoil. Lo paga el gobierno nacional, porque es del fideicomiso al gasoil, y me gustaría saber si lo administra la Intendencia o el gobierno nacional.

Quisiera que hubiera reglas claras, porque no las hay. Por ejemplo, se inventa un premio que solo puede ganar Cutcsa, y cuando Cutcsa no lo gana -se acuerdan aquello de que las normas no son retroactivas; en esto tampoco funciona-, se cambian las reglas, y retroactivamente se le paga el premio a Cutcsa, aunque no haya cumplido los criterios que la Intendencia impuso. Lo más curioso o lo más dañino de esto es que ese premio se crea sacando dinero del subsidio del gasoil que reciben las otras empresas.

SEÑORA DÍAZ REY (Bettiana).- En primer lugar, bienvenidos. En el ámbito de la Comisión de Hacienda solemos recibir a delegaciones que plantean estos temas.

Creo que en este relato que nos hacen, hay mucha información. Alguna claramente tiene que ver con responsabilidades del gobierno nacional; también está el límite de competencias de los gobiernos departamentales y el gobierno nacional, además de la división de Poderes dentro del Estado.

De todas maneras, quiero hacer algunas preguntas con respecto a lo que venían planteando, porque venimos siguiendo la situación. Nadie es ajeno -menos nosotros- a la situación crítica que ha venido viviendo el transporte. Seguramente hay detalles que se nos escapan. De todas maneras, quería hacer tres preguntas concretas.

Tengo entendido que el acuerdo al que hacen referencia, que tiene que ver con algunas condiciones sobre rebaja de la masa salarial, tiene el apoyo -por lo menos en esos términos lo escuché y por eso me parece que está bueno también preguntárselos- de un 90% de los trabajadores del transporte. Además, creo que era durante la emergencia, y sobre eso no se dijo nada en ningún momento. Quería preguntarles si eso es así, si el acuerdo dura solo mientras se mantenga la emergencia sanitaria o se va a mantener más allá, porque me parece que eso cambia drásticamente las cosas, dado que es parte de lo que ha sido la lógica, dentro de un montón de medidas que se han implementado para atender la situación de emergencia sanitaria, no solo con los trabajadores del transporte, sino también con el resto.

Asimismo, me gustaría saber -esto lo desconozco totalmente-, para tener una idea, de qué promedio salarial estamos hablando cuando nos referimos a la masa de trabajadores del transporte. Y, en el caso de ustedes, que son el sector cooperativo, qué riesgo corren de despido frente a una situación de baja de la actividad como hubo durante la emergencia sanitaria. Aclaro que sé que hay un gran compromiso de los trabajadores y las trabajadoras del transporte, sobre todo durante la emergencia. Soy usuaria del transporte colectivo, entonces, lo tengo claro, y registré la baja de actividad. Nadie es ajeno a que durante los primeros días de la emergencia hubo mucho menos presencia de usuarios del transporte colectivo en la calle. Creo que eso también es parte de la situación en la que estamos hoy.

De todas maneras, cuando ustedes se comparan constantemente con el sector en el que hay una relación de dependencia, quisiera saber qué riesgo tienen, como cooperativistas, de ir a un escenario de despido debido a una baja en la actividad que en este caso vendría a ser -esperemos- transitoria, para beneficio de los trabajadores y del sistema todo.

También hicieron mención a un trámite en la Intendencia de Montevideo, y no sé si dijeron que dentro del acuerdo hay un compromiso de comuna en el sentido de hacer un aporte de unos US$ 8.000.000, que está a estudio en la Junta Departamental. Pregunto esto porque se dijo varias veces que la intendencia no había puesto un peso, y me parece que tal vez en el marco del acuerdo estaba la posibilidad de hacer un aporte para lograr una salida en ese sentido.

De todas maneras, me parece que una constante que hemos visto en la Comisión de Hacienda es que los sectores más golpeados en esta pandemia han sido los trabajadores y las trabajadoras, sobre todo aquellos que tenían una actividad laboral más precarizada.

Muchos de los planteamientos que nos hacen llegar tienen que ver también con la insuficiencia de algunas medidas que no son exclusivamente responsabilidad de los gobiernos departamentales, muchos de los cuales en el resto del país se han comprometido. Cuando hablamos de asegurar que los motores de la economía no se detengan, hay que cuidar, por ejemplo, el sistema de transporte colectivo, el sistema de

transporte cooperativo, y también las formas que algunas empresas diferentes se dan dentro del sistema, como las cooperativas

Simplemente quería hacer esas preguntas para complementar la idea que me estoy haciendo en este momento con el relato que nos han hecho.

SEÑOR VIVIANO (Álvaro).- Saludamos a la delegación.

Se vertieron argumentos e informes muy preocupantes sobre la realidad del transporte montevideano. Quienes fuimos electos por Montevideo, a los que siempre nos preocupa el equilibrio, la sustentabilidad y la eficiencia del transporte, no podemos dejar de hacer algunos comentarios y formular preguntas a lo planteado aquí por la delegación.

En primer lugar, los aspectos aquí vertidos no tienen que ver con la coyuntura; algunos sí, otros me parece que tienen que ver con una cuestión mucho más de fondo del transporte de Montevideo que reflejan una problemática muy singular y, si se profundizan algunos de los problemas que se ven en perspectiva, uno advierte que pueden ser peor.

Entonces, quiero saber si es cierto lo que digo en cuanto a que estamos apuntando a un problema estructural y de fondo y no a una cuestión coyuntural.

En segundo término, ¿dónde se discuten estas cosas desde el punto de vista estratégico, organizacional? Sin lugar a dudas, uno de los aspectos más complejos que tiene la organización del gobierno departamental es el transporte, y uno debe suponer que los actores involucrados -empresarios, funcionarios, trabajadores y usuarios- tienen ámbitos de discusión y de aportes para volcar estas preocupaciones, desde donde se sacan las conclusiones para luego definir las políticas que se emplean.

En tercer lugar, ¿cómo ven la constante baja de la venta de boletos en Montevideo? Es una realidad que todos percibimos y, como dije, mirado en perspectiva, lejos de aportar y solucionar algunos de los problemas que aquí se están planteando, tiende a agudizarlos desde todo punto de vista.

Entonces, nuevamente hago hincapié en la segunda pregunta: ¿dónde están esos foros de discusión y análisis? A la altura en la que estamos, cada día se vuelven más imprescindibles, primero, para sacar conclusiones claras y ciertas y, segundo, para construir políticas hacia adelante que, como dije al comienzo de mi exposición, den equilibrio y sustentabilidad a un sistema clave en el funcionamiento de Montevideo y su área metropolitana.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Respecto a la pregunta de la señora diputada Díaz, sabemos del trámite que está haciendo el intendente en la Junta Departamental para aprobar los US$ 8.000.000, pero como hoy no los tenemos, no hablamos de eso. Lo tenemos claro; ¡ojalá se apruebe por el bien del sistema! Esperemos que no los tengamos que pagar los trabajadores, porque en estos últimos años en materia de crisis, lamentablemente, muchas veces las soluciones provenientes de la Intendencia han consistido en otorgar algún adelanto, estableciendo que se pagará mensualmente con un porcentaje del boleto. Debido a la coyuntura, esperemos que esta vez salga de las arcas de la Intendencia. ¡Ojalá que haya consenso en la Junta Departamental y que se vote esa partida!

Que quede bien claro que hasta hoy la única ayuda que hemos recibido fue del gobierno central; estamos a 22 de julio y por parte de la Intendencia no hemos recibido ningún tipo de ayuda. Y lamentablemente tampoco hay un ámbito de diálogo sobre este tema entre la Intendencia y los negociadores, entre Ascot -nuestro sindicato- y los consejos directivos. El relacionamiento entre la Intendencia, el sindicato y las empresas está muy áspero.

En cuanto a las horas pico, cuando la gente se aglomera -de esto se habla mucho en la prensa-, debo decir que es un problema endémico que no se supo resolver. La aglomeración de gente en horas pico es una cuestión endémica que viene desde antes de la crisis. Quien tuvo la oportunidad de salir fuera de fronteras -viví durante cuatro años en Europa-, habrá visto que con todos los medios posibles que hay, por ejemplo en Madrid, en las horas pico pasa exactamente lo mismo, ya sea tomándose un subte, un tren de cercanía, un autobús o un taxi. A las horas pico, 9 de la mañana y 5 de la tarde, allí tienen el mismo problema que en la ciudad de Montevideo. El transporte en esas horas es un problema endémico mundial; todo el mundo entra a la misma hora y sale a la misma hora porque las empresas públicas y oficinas funcionan desde la hora 9 hasta la hora 17. Es un problema endémico. Pienso que ni con trenes subterráneos, ni con trenes de cercanía, ni con helicópteros lograremos solucionar el problema; ¡ojalá alguien encuentre una solución!

Y respecto a la otra pregunta, no fue el 90% de los obreros que firmaron ese acuerdo. Lo firmó UTC -trabajadores de Cutcsa, empresa que tiene muchos más trabajadores en todo el sistema- y Sodec. Pero esos acuerdos fueron firmados bajo presión. En el caso de COME, si ese acuerdo no se firmaba, todos los empleados, los asalariados, quedaban en la calle. Se dijo bien clarito: "Firman el acuerdo o todos van a la calle". Y yo, trabajador de COME -como dije hace un ratito-, ¿me quedo en la calle o pierdo de mis ingresos, no del salario real? Son $ 7.000, plata dulce que cobran, y ojo que no estoy criticando; aplaudo si existiera esa posibilidad de ganar más. ¿Pierdo por dos años $ 7.000 y no me tocan el salario real? Yo lo firmo; quédense tranquilos. Dónde hay que firmar, que lo hago ahora.

Fueron coaccionados. No me quedan dudas, porque cuando se dio el cierre de la ex- Raincoop fuimos coaccionados por Martínez, señora diputada. Martínez nos dijo bien clarito que firmábamos lo que teníamos o todo el mundo quedaba en la calle. Lamentablemente es así, y a muchos compañeros les dolió más tener una contestación como esa por parte de un intendente de izquierda, supuestamente un intendente del pueblo. Discúlpeme con todo corazón, pero no podemos tener esos atropellos cuando estamos hablando del salario del trabajador, de la dignidad del trabajador. Tocarle el salario a un trabajador es hacerle perder su dignidad.

Discúlpeme, pero con mucho dolor hay que decir las cosas como son. Capaz soy un poco ácido, pero hay que decirlas. Y duele que siempre estén tocando la dignidad del trabajador. Como trabajador, obrero y como pueblo me siento tocado en mi dignidad, porque detrás de mí hay una familia, cuando se puede tocar por otros lados. Sinceramente, díganme si la Intendencia no puede tocar por otro lado. ¿No tiene para tocar recursos? Lo que pasa es que van a tener un grave problema electoral porque donde le toquen recursos a algún funcionario de alguna área de la Intendencia, Adeom va a saltar en dos patas en plena campaña electoral, y eso va a ser perjudicial para el intendente. Es una realidad. Vienen por nosotros que somos los más débiles del sistema.

El sistema cooperativo, Ascot, nuestra herramienta sindical, se ha negado a firmar ese acuerdo; no lo va a firmar. Vamos a ir hasta las últimas consecuencias. Y más le digo: si hay que hacer una huelga de hambre, yo estoy dispuesto a hacerla, como se lo manifesté a Ascot. Volveremos como en los noventa, ¿se acuerda cuando la clase obrera iba y hacía una huelga de hambre? Bueno, si tenemos que hacer una huelga de hambre en la Intendencia, la hacemos. No me van a bajar el salario. No me van a robar la dignidad de esa manera. Discúlpenme si me emocioné demasiado.

SEÑOR LATOUR (Jean).- Compañera: antes que nada el 90% lo firmó, sí; sin una sola asamblea, con un sindicato -UTC- que ni el Frente Amplio ni el PIT- CNT se dieron

por enterados -disculpen, capaz que no tuvieron mucho tiempo, estuvieron muy atareados- de que no hace elecciones. ¡Se olvidan! ¡Es un detalle! Después nos quejamos cuando se dice: "¡No! Los fachos quieren reglamentar la actividad sindical". ¡Sí! ¡Pasan las décadas y no nos dimos cuenta de que en UTC no hay elecciones! ¡Ah! ¡Y a los candidatos de los otros sectores se los echa de la empresa! Bueno, ese es el sindicato que firmó. ¡Claro que firmó! Es la definición de sindicato amarillo: si no sos amarillo, te agarran, te golpean y la empresa te despide por participar en una pelea. ¡Fantástico! Al que te agredió, lo reintegran. Esto está en actas y me hago cargo de lo que digo.

Ese es uno de los sindicatos que firmó. El otro que firmó, el de COME, es un sindicato sumamente frágil; creo que son ciento veinte compañeros, todos prescindibles. Simplemente, los patrones tendrán que sacar los coches y hacer horas extras, y estoy seguro de que eso no les va a molestar.

Así que lo que les pusieron sobre la mesa fue muy simple: "Firman o ninguno se reintegra del seguro de paro". No es: "Los vamos a despedir"; es: "Ya no vuelven del seguro de paro". Esos son los dos sindicatos que firmaron.

¿Qué posibilidades hay de que nos despidan? Tienen el ejemplo de Raincoop; tienen unos cuantos ejemplos.

En cuanto a la duración de este acuerdo, formalmente es por dos años. Me encantaría creer en el acuerdo; tengo un par de décadas pasaditas en el transporte y lamentablemente los compañeros han sabido no cumplir los acuerdos. Hace unos diecisiete años hubo un acuerdo similar a este y se dio la situación de que cuando llegó la hora de cumplirlo -¡claro!, inflación más ajustes salariales que no nos habían sido otorgados; se juntó más del 18%, casi un 20%- nos dijeron: "suerteenpila.com".

En cuanto al salario, me gustaría preguntarles, después de los aportes que hacen todos a todos los partidos, cuánto les queda. Yo le voy a decir cuánto es mi salario, trabajando…

(Interrupción de la señora representante Bettiana Díaz Rey)

——No. Yo le voy a decir mi salario, trabajando como un ser humano, porque un guardia de seguridad, trabajando dieciséis horas por día, probablemente gana mucho más de lo que gano. Mi jornal es de $ 1.807, de los cuales a fin de mes una cuarta parte se me va en tributos, aportes y demás, lo que no cuestiono. Soy un convencido de que no hay Estado viable sin una tributación sólida; no me quejo por lo que me toca tributar. Así que después de idas y vueltas, trabajando todos los días, menos uno a la semana, lo que me quedan son algo más de $ 30.000 al mes. Los compañeros choferes tienen un 10% más y los compañeros de micros, un 30% más. ¿Qué pasa? Van a ver recibos descomunales. Es cierto que un compañero de la cooperativa -no un director- fue el primero en tener un recibo con haberes superiores a $ 100.000, pero este compañero vivía arriba del micro, ganando un 30% más, y dejó una foto en la casa para que lo reconocieran, si algún día volvía. Ese no es nuestro sueldo.

Eso, por más que no se vea a primera vista, es beneficioso para el sistema, porque si una empresa paga la hora extra simple, todos los días -no los días que se pagan doble, que no son descansos-, se está ahorrando licencias y una cantidad de rubros que tendría que pagar. Es decir, a veces se dice que ganamos mucho, pero en realidad lo que tenemos es una autoexplotación, cosa típica de los pequeños propietarios.

Por otra parte, el señor diputado Viviano preguntó si el ámbito para plantear este problema no era el de la Intendencia; por supuesto. Sin embargo, desde hace cinco años

la Intendencia tiene una actitud muy peculiar; no digo que venga de antes, porque antes no era así. Puedo decir que la actitud de la Intendencia ha tenido altos y bajos, pero en los últimos cinco años, con Martínez, se ha llegado a un extremo realmente grave y a mí realmente me preocupa. Me pregunto qué pensaría el señor diputado si dijera que el intendente Martínez, estando en funciones, en el marco de una negociación, exigió que el delegado sindical de UCOT no estuviera presente y que entrara otra persona. Me pregunto qué diría si yo dijera que no quiero que esté el señor diputado Viviano en esta reunión y que voy a elegir a otra persona para sentarse en su lugar. Eso fue lo que hizo el señor Martínez con el flaco Suárez, Jorge Suárez, histórico dirigente sindical, compañero de toda la vida, que fue el que votaron los compañeros de UCOT. Bueno o malo, el flaco Suárez era el compañero que representaba a UCOT, y no el que decidiera el señor Martínez.

Entonces, claro que los ámbitos están en la Intendencia, pero hay que tener en cuenta la actitud. Quizás no sea para hablarlo acá, pero me gustaría que el señor diputado Viviano fuera consciente de que los compañeros de Ascot fueron a hablar durante semanas, durante más de un mes, y se los ninguneó una y otra vez, porque no se negocia. Como dijo la compañera María Julia en su momento: a nosotros lo que se nos pide -esto fue dicho por el compañero Hugo Bosca, que luego fue director departamental; es decir, no estamos hablando de ningún contra- textualmente es "Ustedes están para bajarse los pantalones".

Entonces, esos ámbitos están cerrados.

SEÑOR PRESIDENTE.- Solicitamos que vayan redondeando la intervención porque la Comisión debe considerar otros asuntos.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Quiero contestar al señor diputado Viviano.

Por supuesto, hay un problema de fondo tremendo, no solo coyuntural. Desde que se adoptó este modelo de gestión de transporte en los años noventa, no sé si se hizo algún estudio de evaluación de riesgo y de factores de riesgo del sistema. Presumo que no. Se siguió un modelo andino de transporte, en el que las ciudades son tipo chorizo, por ejemplo, Santiago, para aplicar en una ciudad plana, llana. Yo pienso que el modelo de transporte que debería adoptarse tendría que ser totalmente diferente al que tenemos; me refiero, por ejemplo, el europeo. Si quieren, nos podemos juntar y les puedo explicar con total confianza en qué consiste este modelo.

El modelo actual de transporte requiere mucha inversión del Estado -que ya hemos tenido, y queremos que siga habiendo-, pero ahora queremos solucionar el transporte poniendo un trencito por avenida Italia, pero igual seguiremos teniendo los mismos problemas estructurales y coyunturales y no vamos a mejorar en nada el transporte. Pienso que la Intendencia se equivocó al llevar adelante estos planes en materia de transporte y alguien lo tiene que pagar. Lo están pagando las empresas que han venido cerrando en estos treinta años.

En cuanto a los ámbitos de negociación, ya habló el compañero Latour, pero quiero hacer un comentario más. Para que se tenga idea de la actitud de la Intendencia, el 23 de junio los trabajadores, apelando a la manifestación como una de nuestras defensas, fuimos a la Intendencia y el intendente nos esperó con la Cortina de Hierro, con la guardia policial para reprimirnos; nos atendieron los asesores, no el intendente. Vinimos al Palacio Legislativo y acá nos recibieron. Fuimos recibidos por el diputado Sodano, quien nos escuchó en la sala Oribe. No me voy a olvidar nunca de ese momento, porque marcó un precedente. El intendente no nos quiso recibir.

Para que el señor diputado Viviano tenga una idea, Ascot lleva tres meses tratando este problema, conjuntamente con la Mesa Política del Frente Amplio, el PIT- CNT y la Intendencia, y no se logró nada. En estos tres meses tuvimos dos asambleas y se dijo a nuestra mesa de Ascot: ni un peso de rebaja salarial.

Otro cosa que me va a quedar marcada a fuego fue el informe del Instituto Cuesta Duarte, a pedido del "Boca" Andrade, con quien nos reunimos durante 25 minutos en el Senado. El informe del Instituto Cuesta Duarte nos da la razón a los trabajadores, pero se lava las manos diciendo que como es un tema de pandemia, está bien lo que está haciendo la Intendencia. Nunca más me voy a olvidar, como trabajador, de que al Instituto Cuesta Duarte le haya tirado un color partidario.

En cuanto a la perspectiva de la baja del boleto, es una tendencia que se viene marcando desde hace años. Lamentablemente, si vendemos menos boletos, debemos tener menos coches. Entonces, es hora de sacar los doscientos coches de más que sobran, pero ¿quién le pone el cascabel al gato? Quiero saber qué técnico de la Intendencia le diría a Salgado que tiene que devolver doscientos permisos. ¿Quién se lo dice? Creo que no hay ningún superhéroe ahí adentro que se atreva a decir esto en una mesa de negociación.

Entonces, lo más barato siempre va a ser cerrar una cooperativa o afectar el salario del trabajador.

Nada más. Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión va a deliberar sobre lo planteado.

Cualquier decisión adoptada, será debidamente comunicada.

Muchas gracias.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Agradecemos nuevamente a la Comisión por habernos recibido.

A veces somos cuestionados y se dice que no somos representativos, porque no pertenecemos al gremio; sí pertenecemos al gremio, somos agremiados, afiliados, pero no estamos acá para defender a nadie, sino nuestra fuente laboral y nuestra cooperativa. Somos y defendemos estos pinitos que muchos llevamos en el corazón marcado a fuego y defendemos nuestro sistema cooperativo, porque no podemos darnos el lujo de tener una cesta de cooperativas cerradas.

Muchas gracias a todos, y disculpen si alguna de nuestras palabras fueron hirientes o chocantes. Somos trabajadores y expresamos lo que tenemos en el corazón.

Muchas gracias.

(Se retira de sala un grupo de obreros del transporte del sector cooperativo)

SEÑOR ANDÚJAR (Sebastián).- Corresponde enviar la versión taquigráfica de esta reunión a la Intendencia de Montevideo, a la comisión de transporte de la Junta Departamental de Montevideo, a la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, al Ministerio de Economía y Finanzas y a Inacoop porque este grupo de obreros del transporte del sector cooperativo hizo un completo informe que permite analizar la problemática en la capital de nuestro país.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay objeciones, se va a votar la moción presentada por el señor diputado Andújar.

(Se vota)

——Diez por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

SEÑOR VIVIANO (Álvaro).- Voy a ser muy breve.

Desde hace mucho tiempo venimos siguiendo -en forma personal y con algunos compañeros que nos asesoran, y a partir de algunas conversaciones con vecinos y propietarios- la situación del edificio Diamantis.

Este edificio fue uno de los proyectos inmobiliarios más relevantes e importantes de una época de Montevideo y, sin lugar a dudas, revitaliza una zona clave, importante y central de la ciudad, a partir del edificio de Cristalerías del Uruguay, que fue una de las primeras incursiones inmobiliarias del Banco de la República, con una inversión que, según hemos visto, ronda los US$ 55.000.000.

Si bien veníamos analizando y estudiando el tema -como dije- en forma personal y con algunos compañeros asesores, en estos días vimos una publicación que ahonda en esta situación

Estamos hablando de una inversión y una edificación que está parada, que vendió menos del 40% de su disponibilidad y que, aparentemente, ha inmerso al Banco de la República en una pérdida financiera -producto de la inversión- muy importante y relevante. Algunos estiman que es del orden de los US$ 30.000.000, y tanto es así que sobre fin de mes estaría puesta en venta parte de la cartera, que está sumergida en un manto de interrogantes.

Si bien el tema no está en nuestra órbita, estamos preocupados por la situación y por las decisiones que se han tomado desde el Banco de la República. Por lo tanto, creo que debemos estar al tanto de la forma en que el Banco va a direccionar las futuras decisiones sobre este emprendimiento y, sobre todo, debemos saber cuál es el costo financiero que padece el Banco por esta incursión inmobiliaria, y si está planteado, en el futuro, seguir con esta misma estrategia.

Para no aburrir a la Comisión, sin perjuicio de que podríamos abundar sobre el tema, quiero plantear que se convoque al Directorio del Banco de la República, por supuesto, para cuando sea oportuno -ya que sabemos que en estos días deberemos abocarnos al análisis de la rendición de cuentas-, para hablar de este tema y, a fin de aprovechar la visita, quisiéramos saber sobre las líneas estratégicas del Banco a futuro, que creo que puede ser de interés para todos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la propuesta realizada por el diputado Viviano.

(Se vota)

——Diez por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Entonces, teniendo en cuenta los temas incluidos en el orden del día, la Presidencia acordará la concurrencia del Directorio del Banco de la República.

En cuanto al segundo tema del orden del día, acordamos con el diputado Posada posponer su tratamiento, en virtud de que la sesión se extendió más de lo previsto.

Se levanta la reunión.

